

DESPRE ÎNCEPUTURILE FLOTEI ROMÂNIEI ÎN „GAZETA TRANSILVANIEI”

dr. Lavinia DUMITRAȘCU*

Din Dobrogea revenită României știrile ajungeau în Transilvania ocupată, în rândul românilor supuși procesului de desnaționalizare prin intermediul „Gazetei Transilvaniei”, primul ziar politic și informativ al acestora. Întemeiat de George Barițiu, a apărut la Brașov, pe 12 martie 1838. Sediul redacției era în casa familiei Mureșanu. De altfel, succesori ai lui Barițiu au fost Iacob Mureșanu, Aurel Mureșanu și Andrei Mureșanu. Periodicul, care a avut mai multe nume -, „Gazeta transilvană”, „Gazeta de Transilvania” și „Gazeta Transilvaniei” -, a publicat și două suplimente, „Foaie literară” și „Foaie pentru minte, inimă și literatură”.¹ Acest ziar devine unul dintre cei mai importanți pioni ai rezistenței românilor din Transilvania. „Gazeta de Transilvania” și-a încetat apariția în 1944.

Românii transilvăneni se dovedesc a fi profund interesați de ceea ce se întâmpla dincoace de Carpați. Iar „Gazeta Transilvaniei” le oferea știri din toată lumea românească. Nici informațiile din Dobrogea nu lipsesc. În acest context, o atenție deosebită o acordă ziarul știrilor despre marina militară și comercială. Pentru aceasta preia informația din periodice românești și străine: „Monitorul oficial”, „Timpul”, „România Liberă”, „Revista armatei”, „Vestea”, „Revue d’Orient”, „Orientul”- București -, „România Transdanubiana”, „Steaua Dobrogei”- Tulcea - „Farul Constanței”, „Cultura” - Pitești „Poșta”, „Galați”, „Levant Herald” – Constantinopol -.

Încă din iunie 1879, prezentând un proiect de lege privind exploatarea pădurilor și îmbunătățirea comerțului, între argumente, sunt enumerate și unele propuneri ce țin de avantajul de a avea ieșire la mare: *„Teritoriul românesc, care se întinde dela Carpați și până la Dunăre, fiind mărit prin luarea în posesiune a Dobrogei, posedă astăzi o parte însemnată din coasta Mării Negre încât prin însemnătatea ei de putere maritimă și comercială, are dreptul de a întreține o flotă mare de resbel. Pavilionul românesc poate prin urmare să fâlfâie nu numai pe Dunăre ci și pe Marea Neagră deopotrivă cu cel al Statelor, cari au interes în această parte a Europei. România să nu rămână în urma celorlalte state de pe coasta mării (...) 1. Pe Dunăre și pe Marea Neagră să se stabilească o flotă de 24*

* Muzeul de Istorie Națională și Arheologie Constanța.

¹ Georgeta Răduică, Nicolin Răduică, *Dicționarul presei românești (1731 - 1918)*, Edit. Științifică, București, 1995, p. 210.

vapoare și 60 remorchere. 2. Vasele Romaniei se fie construite în fabricile societății [românești, care propune unul dintre proiecte], purtând bandiera română. [...] 4. Pe lângă flota de pe linia principală de pe Dunăre și Marea Neagră începând dela Passau și mergând până la Constantinopol societatea se mai obliga a construi vase mai mici, cari să circule în interiorul țării pe râurile deja navigabile ale României sau pe acele, cari se vor poate face navigabile cu cheltuieala societății. [...] 7. Ca personal al marinei să se întrebuințeze un număr cât mai mare de Români.”²

În 1886, „Gazeta Transilvaniei” publică Legea privitoare la organizarea flotei române pe Dunăre și pe Marea Neagră, preluând din „Monitorul oficial”.³

Peste un an, ministrul P.S. Aurelian a depus în Biroul Camerei Deputaților un proiect de lege pentru înființarea unui serviciu național de navigație pe Dunăre, care a și fost votat, cerându-se un credit pentru acesta de 7 milioane lei.⁴

În decembrie 1895, periodicul transilvănean informează despre decretul regal prin care Serviciul de Navigație Maritimă, a cărui finanțare și organizare au fost încredințate Regiei Monopolurilor Statului, a fost trecut, până la noi dispoziții, sub administrarea Direcției Generale a Căilor Ferate. Astfel, toate cheltuielile făcute și cele ce urmau a se face cu întreținerea și exploatarea acestui serviciu vor fi acoperite cu suma de 2 500 000 lei, luată ca împrumut de la fondul Porturilor.⁵

O atenție deosebită este acordată de „Gazeta Transilvaniei” vaselor care urmau a forma flota României.

Canoniera „Grivița” a fost adusă în țară în portul Constanța, din șantierul de la Triest, unde a fost construit, ceea ce a prilejuit manifestații. „Gazetei Transilvaniei” dedică câteva articole în paginile sale, în septembrie-octombrie 1880, acestui „frumos și solid vapor cu elice. Va fi armată cu două tunuri de 9 la Galați, unde i se va completa echipagiul. Se crede că este destinată a staționa în portul Constanța”.⁶

Comandantul navei, locotenentul-colonel Nicolae Dumitrescu-Maică⁷, a îndeplinit formalitățile pentru trecerea prin Bosfor și a intrat în

² „Gazeta Transilvaniei”, XLII, nr. 48, 17/21 iunie 1879, p. 1.

³ XLIX, nr. 137, 19 iunie/1 iulie 1886, p. 2.

⁴ L, nr. 270, 8/20 decembrie 1887, p. 2; nr. 275, 13/25 decembrie 1887, p. 2.

⁵ *Marina comercială română*, LVIII, nr. 276, 14/26 decembrie 1895, p. 3.

⁶ nr. 73, 11/23 septembrie 1880, p. 3.

⁷ Nicolae Dumitrescu-Maică (1846-1902) – contraamiral. Absolvent al Școlii Navale din Brest (1863-1865), comandant al bastimentului „România” și al navei „Ștefan cel Mare”; participant la Războiul de Independență; maior, a fost comandant al flotei; din 1887 – comandant al Corpului Flotei. 1890 – comandant al Bricului „Mircea”; din 1894 –

gurile Dunărei. Aceasta a fost întâmpinată cu entuziasm de populație și de autoritățile locale la Sulina. De aici s-a îndreptat spre Tulcea, unde a intrat cu salve de tun, garnizoana răspunzând în același mod. Populația tulceană a întâmpinat, la debarcader nava, împreună cu autoritățile și cu „muzica în frunte”. Colonelul Vlădescu l-a felicitat cu căldură pe comandantul Dumitrescu pentru modul în care a adus în țară vaporul și pentru mărirea numărului vaselor de război, care, pentru moment, serveau apărării intereselor țărmurilor fluviale și maritime ale poliției dunărene, „care lasă mult de dorit”.⁸

Pe 25 august 1880, canoniera a intrat în portul Constanța. Autoritățile locale se pregătiseră din timp pentru „primirea primului bastiment de resbel român construit pentru marea noastră”. Căpitanul portului i-a ieșit în întâmpinare în largul mării, în timp ce prefectul județului, comandantul Garnizoanei, șefii diferitelor corpuri de trupe aflate în județ, primarul orașului, ofițeri ai garnizoanei, funcționari ai diferitelor servicii publice și un numeros public așteptau intrarea în port a vasului, pe malul de piatră ce desparte portul de mare. „Bateria de artilerie era așezată în fața cazarmei infanteriei, dominând portul în care toate pavilioanele respective erau dominate de stindardul român”. La apropierea canonierei de port, trei salve de artilerie au salutat-o, în timp ce muzica Regimentului 6 Infanterie și cea a Regimentului 1 Roșiori cântau marșuri militare românești. Când canoniera s-a oprit lângă mal, prefectul, comandantul garnizoanei și primarul Constanței au urcat la bord, pentru a-i ura comandantului vasului și echipajului bun venit. Primarul a oferit bastimentului o coroană de flori. Orașul era împodobit pentru primirea canonierei, de pe care au coborât comandantul acesteia și câțiva ofițeri.⁹

Au existat, însă, și critici aduse canonierei „Grivița” și politiciii duse de guvern în intenția sa de a înființa o adevărată flotilă de război românească. Preluând din „România Transdanubiană”, „Gazeta Transilvaniei” publică și această poziție: „Mai întâi că „Grivița” nu e bună la nimic de cât a poseda un comandant, căci n-are nici soliditate, nici comoditate, nici iuțeală, nici nimic. Un vaporeș de aproape 17 sau 20 metri lungime cu cârma scoasă afară din apă, ceea ce nici un vapor de resbel nu are; cu ancora legată de un lanțu subțirel cât degetul și care se anină cu

comandant al crucișătorului „Elisabeta”; în 1897, a fost numit directorul Marinei în Ministerul de Război; 1898 - șef de stat major la Comandamentul Flotilei și, apoi, comandant al Diviziei de Mare. Cf. https://www.navy.ro/media/revista_mr/numere/rmr208.pdf

⁸ Vasul de resbel Grivița, în „Gazeta Transilvaniei”, LVIII, nr. 72, 7/19 septembrie 1880, p. 4.

⁹ nr. 73, 11/23 septembrie 1880, p. 3.

frânghiuțe; cu vinclul de lemn, cu țevele reteradelor, cari trec prin cabinele ofițerilor; cu cabina capitanului, în care d-n Brăteanu primul ministru s-a făcut ghem ca să se poată culca în fine cu tunul ei de dinainte care nici poate trage în unghi negativ și cu capacitatea sa de 20 tone nu va servi nici măcar cât vaporul «Fulgerul». Trebuie se spunem curat, nouă nu ne-a trebuit un asemenea vapor și scopul nostru nu ni l-am ajuns cu construirea lui; iar ofițerii flotei, cari au examinat planul vaporului și l-au admis astfel nu au fost la înălțimea patriotismului român. Aici acei ofițeri au făcut o cestiune de economie, acolo unde nu trebuie se fie vorba de cât de unul ce folosește țării și armatei; căci de aia acei ofițeri ar fi stăruit a se face ceva priincios și ar fi luminat guvernul, de sigur, că parlamentul țării nu ar fi stăt un minut la îndoială de a îndoi și a întregi creditul deja dat.»¹⁰

Peste cinci ani, o altă știre despre canoniera „Grivița”, aflată în portul Sulina: mașinistul bastimentului și doi marinari, urcându-se în barca cu pânze a canonierei și ieșind la pe mare gura Sulinei, au fost răsturnați de un vânt violent ce le-a răsturnat barca. Cei trei s-au înecat.¹¹

„Gazeta Transilvaniei” se oprește în multe articole la **Bricului „Mircea”**, cu care elevi ai Școlii copiilor de Marină din Galați făceau excursii de practică. Astfel, în 1883, aceștia au plecat, în luna mai, într-o excursie maritimă pe Marea Mediterană. Sub comanda colonelului Vasile Urseanu¹², s-au oprit la Toulon și Londra și se aflau, în septembrie, la Constantinopol. De aici urmau să ajungă, în câteva zile, la Constanța și, apoi, la Galați, unde începeau anul școlar.¹³

Anul următor, în iunie, Bricul, condus de căpitanul Constantin Georgescu, se află pe coastele Mării Negre, împreună cu elevii Școlii de Marină. Ministrul de Război a ordonat ca până pe 23 iunie nava să se întoarcă de urgență în portul Constanța. Se presupune că se realizează la cererea părinților, îngrijorați de cazuri de holeră de la Toulon și Marsilia. Aceasta după ce Bricul a avut de înfruntat o furtună pe Marea Neagră, care -

¹⁰ *Flotila de resbelu*, nr. 80, 5/17 octombrie 1880 p. 3.

¹¹ XLVIII, nr. 107, 15/27 mai 1885, p. 1.

¹² *Vasile Urseanu* (1848-1926) – contraamiral din 1912; comandant al navei „România” (1874) și al navei „Ștefan cel Mare” (1875; participant la Războiul de Independență; comandant al Bricului „Mircea” pe care îl aduce în țară (1881) și al crucișătorului „Elisabeta”; 1895- comandant suprem al întrunirii bastimentelor „Mircea” și „Elisabeta”, fiind, în același timp, și comandant al crucișătorului; 1896 – comandant al Diviziei de Mare; 1898 – comandant al porturilor. cf. Marian Moșneagu, *Amiralii României*, Editura Ex Ponto, Constanța, 2017, pp. 520 – 524.

¹³ „Gazeta Transilvaniei”, XLVI, nr. 111, 23 septembrie / 5 octombrie 1883, p. 4; *Vasul „Mircea”*, XLVII, nr. 80, 26 mai/7 iunie 1884, p. 1.

a rupt catargele și s-ar fi scufundat dacă nu ar fi fost salvat de un vas englez. Vasul a ajuns cu bine la Constanța.¹⁴

În 1886, Bricul „Mircea” făcea sondaje pe țărmurile Mării Negre. „Gazeta Transilvaniei” informează despre ordinul primit de comandantul navei, de a se întoarce la Sulina, pentru ca, pe 1 august 1886, să plece la Marsilia, de unde urma să aducă un nou vas de război. Elevii Școlii de Marină fac o excursie la Marsilia. Periodicul brașovean, preluând informația din „Revista armatei”, scria: *„Bricul Mircea este un mic bastiment de război de o construcțiune foarte îngrijită, arborada (catargele) sa înaltă, formele sale fine îi dau un aspect foarte elegant.*

Echipajul bricului se compune din 47 elevi, din școala de marină, 45 de mateloși și 8 ofițeri având un efectiv de peste 100 oameni. Acest bastiment după o călătorie de 30 zile în Marea Neagră, unde a vizitat: Varna, Sinope pe coastele Anatoliei, Sukum-Kale în Caucaz și Sevastopol, în ziua de 5 Iulie ancora în portul Constanța.

După ce comandantul flotei a trecut în inspecțiune echipajul, în ziua de 11 Iulie, bricul eși în mare pentru a face exerciții de luptă. Fiecare ofițer a comandat manevrele cu pânzele, făcând mai multe evoluțiuni și au avut o completă reușită.

În urma inspecțiunii comandantul flotei ținu a arăta mulțumirile sale comandantului bastimentului, căpitanul Irimescu¹⁵, felicitând în același timp pe ofițeri de abilitatea lor în manevrele cu pânze.

Pe la 20 Iulie bricul Mircea primi ordinul de a pleca în Mediterana, vizitând porturile următoare: Burgas în Marea Neagră. Constantinopol, Salonic și diferitele porturi din Arhipelag până la insula Syra.

Suntem foarte fericiți a vedea pavilionul român purtat de bastimentele noastre în țările străine, iar ofițerii noștri având cea mai bună ocaziune a se instrui, căci adevărata școală a marinarului nu este decât marea. Deși bricul Mircea este un bastiment mic încă se comportă foarte bine pe mare, și poate naviga cu cea mai mare siguranță. Întoarcerea va fi

¹⁴ XLVII, nr. 106, 27 iunie/9 iulie 1884, p. 2; nr. 116, 10/22 iulie 1884, p. 2.

¹⁵ Ilie Irimescu (1852-1933) - viceamiral; Participant la Războiul de Independență. A făcut parte din primul echipaj al canonierei „Grivița”, sub conducere sa fiind adusă, în 1880, de la șantierul din Trieste. Anul următor, a devenit comandantul canonierei „Fulgerul”. Primul director al Școlii Copiilor din Marină de la Galați (1882). A făcut parte din primul stat major, provizoriu, al Bricului „Mircea”, peste un an devenind ofițer secund și, în 1885, comandant al acestuia. 1888 – inspector general al Navigației și Porturilor. Ofițer secund al crucișătorului „Elisabeta” (1891) și, anul următor, comandant al acestuia. 1894 – inspector general al Navigației și Porturilor.; 1896 – comandant al Diviziei de Dunăre – funcție în care revine în 1898 și 1907 -; 1897 – comandant al Depozitelor Flotei. Cf. Marian Moșneagu, *op. cit.*, pp. 265 – 267.

pe la finele lui Septemvrie, când elevii trebuie să înceapă cursurile teoretice la școala din Galați.”¹⁶

„Gazeta Transilvaniei” oferă știri despre furtuna cu care s-a confruntat Bricul „Mircea” în zilele de 20, 21 și 22 mai 1888. Astfel, cititorilor săi sunt informați că pe vas, în afara echipajului, se aflau elevii Școlii de Marină. Ziarul afirmă că, în timp ce vasul staționa pe malul mării, în dreptul Constanței, furtuna a luat pe sus bricul și, în loc să se îndrepte spre Sevastopol – unde trebuia să ajungă -, acesta a fost dus tocmai la Constantinopol. Comandantul bricului, căpitanul Eustațiu Sebastian¹⁷, a raportat comandantului Flotei, că tot echipajul este bine, însă bricul a suferit stricăciuni la mașină, catarge și pânze. S-au luat măsuri pentru repararea bricului la Constantinopol.

„Gazeta” revine peste câteva numere cu descriere evenimentelor: *„Pentru marinari proverbul e astfel: Omul propune și vântul dispune. În adevăr, bricul Mircea, care face o excursiune în Mediterana cu elevii școlii de marină, a întâmpinat în zilele de 20, 21 și 22 Mai, una din furtunile cele mai grozave pe Marea Neagră. Dacă pentru armata terestră resbelul e ocasiunea de a încerca oamenii, pentru armata pe apă, încercarea cea mai mare e resboiul ce-l întreprinde furtuna în contra vasului. Furtuna e ocazia de a face din soldat un marinar, el văzându-se în fața pericolului și luptând pentru a scăpa vasul și vieța sa. După program, voiajul bricului Mircea, publicat în «Monitorul Oficial», cuprindea două părți. În partea I-a, dela 25 Maiu până la 17 Iunie, trebuia să meargă dela Sulina la Constanța, Yalta, Sevastopol, Odesa și iar Constanța, pentru a deprinde echipajul cu manevrarea pânzelor în mare, lucrul nu e tot una cu manevrarea pânzelor [indescifrabil]. În portul său pe Dunăre, unde vasul n-are mișcări și oscilațiuni și totdeauna pentru a se face vasului oare-cari reparațiuni de întreținere la Odesa. Partea a doua a voiajului trebuia să înceapă dela 18 Iunie, plecând spre Constantinopol și de aci spre Mediterana până la Alger și Tunis și înapoi.*

Omul propune și vântul dispune. Pe când echipajul Mircea se afla la 20 Mai aproape de Constanța, ocupată cu manevrarea pânzelor pentru

¹⁶ „Gazeta Transilvaniei”, XLIX, nr. 139, 20 iunie/2 iulie 1886, p. 2; *O excursiune pe mare*, nr. 190, 24 august/5 septembrie 1886, p. 2.

¹⁷ Eustațiu Sebastian (1856-1843) – contraamiral. A participat la Războiul de Independență și la primul Război Mondial. Ofițer pe bastimentul „România”, la canonierele „Fulgerul” etc., comandant al canonierei „Grivița” (1886 - 1887), al Bricului „Mircea” (1888), director al Școlii Copiilor de Marină de la Galați (1888 - 1889), comandant al crucișătorului „Elisabeta” (1898) etc.; șef de stat la Comandamentul Flotei, comandant al Diviziei de Mare, director al Arsenalului Armatei. Cf. Marian Moșneagu, *op. cit.*, pp. 183 - 188. Aici se regăsesc și amănunte referitoare la furtuna cu care s-a confruntat „Mircea” în 1888.

instrucțiuni oamenilor, Vineri dimineața începe un vânt puternic despre E. N.-E. Comandantul execută o voltă, pentru a eși mai în sus de Constanța, ca cu acest vânt să se întoarcă la Sulina pe la insula Șerpilor, când, pe la 12 ore noaptea, cerul se întuneacă foarte repede, barometrul scade, totul amenință apropierea unei furtuni considerabile. Atunci bricul Mircea caută a fugi la largul mării, spre a-l apuca furtuna cât se poate mai departe de coastă. Pe la orele 4 de dimineață, Sâmbătă, marea devine oribilă, vântul suflă în tempestă cu o ploaie torențială. S-a dispusă strângerea pânzelor cu repeziciune, s-a scoborât catargele, vergelele obișnuite, rămânând numai cu două pânze mici, pentru a se guverna vasul, activând în același timp și focurile la mașină. Vântul continuă în noaptea de Sâmbătă spre Duminecă cu aceeași violență, ploaia torențială te orbea, căzând fără cea mai mică întrerupere. Bricul Mircea lupta cu valurile, cari deveniseră enorme, însă era învins, căci era jucăria lor, avea mișcări brusce și desordonate în toate direcțiunile, astfel că un catarg nu întârzie a se rupe. Duminecă la 22, furtuna pare că se mai liniștește, în seară însă reîncepe cu o furie mai mare și în noaptea de Duminecă spre Luni, 23 Mai, fortuna a ajuns la maximul ei de intensitate. Vântul sufla în tempestă, cu rafale violente; marea se demontase, valurile spumega și săreau pe deasupra vasului, ploaia cădea cu o furie nedescriptibilă - ofițerii și echipagiul stăteau în apă până la glesne - era ceva oribil de văzut. Luni dimineața, 23 Mai, timpul, odată cu ridicarea barometrului, începe a se liniști și atunci, calculând punctul unde se afla vasul dus de vânt, având, necesitate de reparațiuni și proviziuni, s-a văzută că portul cel mai apropiat de unde se găsea era Constantinopol. Dela Constanța furtuna a dus bricul la Constantinopol. Comandantul vasului, d. Eustațiu, făcu imediat cazul cunoscut d-lui ministru Bălăceanu, care a intervenit ca să se aprobe de Sultan intrarea bricului Mircea în bazin și repararea acestuia. S-a comunicat de asemenea aceasta comandantului flotilei și ministerului de război. Echipagiul în complexul său se află sănătos. Comandantul e încântat de această întâmplare, preparându-și astfel oamenii pe neașteptate, pentru voiajul în a doua parte, care va continua dela Constantinopol în Mediterana. În aceleași zile de furtuni, alte vase cari s-au găsită în mare au fost mai puțin norocite ca bricul.”¹⁸ „Gazeta Transilvaniei” anunța, în februarie 1889, că Bricul „Mircea” urma să facă o nouă călătorie în Marea Mediterană, pe la sfârșitul lunii aprilie. Elevii de marină vor vizita mai multe porturi importante și arsenalul din Spezia.¹⁹

¹⁸ „Gazeta Transilvaniei”, LI, nr. 121, 1/13 iunie 1888, p. 3; *Furtuna de pe Marea Neagră și Bricul „Mircea”*, nr. 128, 10/22 iunie 1888, p. 3.

¹⁹ LII, , nr. 27, 4/16 februarie 1889, p. 3.

O telegramă de la Roma de pe 4 august 1892, publicată de „Gazeta Transilvaniei”, anunța că bastimentul român de război „Mircea cel Mare”, cu elevii săi de marină, a sosit la Brindisi (Italia) venind de la Mesina.²⁰

Crucișatorul „Elisabeta”, canonierele „Oltul”, „Siretul” și „Bistrița” și torpiloarele „Zmeul”, „Năluca” și „Zborul”

„Gazeta Transilvaniei” din iulie 1887 își informa cititorii că generalul N. Demetrescu Maican, comandantul flotilei, și căpitanul Mănescu au primit aprobare regală pentru a pleca la Londra, cât timp va fi necesar, în misiune pentru adoptarea și comandarea tunurilor de 15 c. m. calibru cu tragere repede și al revolverelor, torpiloarelor automobile, a 3 canoniere de poliția și diferite accesorii necesare la completarea armamentului flotilei. Cele trei torpiloare comandate în Franța la „Société anonyme des Forges et Chantiers de la Méditerranée” sunt: Năluca, Zborul și Zmeul.²¹ Aceeași știre este preluată și din ziarul „Levant Herald” din Constantinopol – „*de ordinari bine informat*” -, care comentează: „*Noutatea astfel dată este puțin cam vagă, dar semnifică în tot cazul, că România vrea să pună bazele unei marine de război. Trebuie să felicităm pe guvernul român pentru decisiunea ce a luat-o și aceste felicitări se pot estinde la un câmp mult mai vast, decât acela al intereselor particulare ale regatului român.*”²² În 1888, flota românească urma să se îmbogățească, cu 7 bastimente: crucișatorul „Elisabeta”, canonierele „Oltul”, „Siretul” și „Bistrița” și torpiloarele „Zmeul”, „Năluca” și „Zborul”, care deja făceau probe și urmau să sosească până la finele lunii septembrie la Galați. O comisie de specialiști români se afla în străinătate de mai mult timp, fiind însărcinată cu primirea acestor bastimente și a materialului de artilerie - tunuri, torpile etc. -. Până în momentul publicării știrii, se primiseră, pe lângă materialul de artilerie aferente, canonierele „Oltul”, „Siretul” și „Bistrița”, care plecaseră deja spre Galați cu echipajul civil. Aceste vase, construite în Londra, cu un deplasament de 100 tone, cu o lungime de 30 și o lărgime de 4 metri, „*au ajuns la probele făcute pe Tamisa la o viteză de 13 noduri pe oră cu 400 cai indicați, având la căldare tiraj forțat. O viteză considerabilă pentru vase de aceste dimensiuni.*” Sunt armate cu tunuri revolver de sistemul Hotchkiss. Navele sunt destinate transporturilor și serviciilor militare. „Gazeta Transilvaniei” oferă amănunte tehnice despre trei torpiloare construite la Havre, la „Forges et Chantiers de la Méditerranée”, ale căror probe la apă urmau să se finalizeze. Rezultatele au fost cele scontate: au ajuns la o viteză de 20 noduri pe oră în mers continuu,

²⁰ Bastimentul „Mircea cel Mare”, LV, nr. 166, 28 iulie/9 august 1892, p. 2.

²¹ L, nr. 157, 18/30 iulie 1887, p. 2.

²² Bazele flotei române de război, nr. 270, 8/20 decembrie 1887, p. 1.

timp de 2 ore, nefăcându-se proba doar timp de 4-5 minute, cum se face în marina engleză și în cea austriacă. Mașinile sunt cu triplă expansiune, cele dintâi de felul acesta construite de francezi pentru torpiloare și mai bune decât cele ale lui Schihau din Elbing (Germania), care erau socotite ca cele mai performante până acum. Presiunea la căldare e de 11 kg. și mașina face 320 rotațiuni pe minut. Torpiloarele urmau a fi armate cu torpile automobile și cu tunuri cu tiră repede sistem Hotchkiss de 37 mm. În curând, comisia trebuia să plece la Newcastle pentru a face încercările cu crucișătorul „Elisabeta“, un vas de 1200 tone. Această navă urma să aibă „artilerie foarte mare”. Costul ei - cu toată artileria - era de vreo 2 milioane lei.²³

În noiembrie 1888, crucișătorul „Elisabeta“ sosise în portul Sulina. Se lucra la înarmarea navei, a șalupelor și torpiloarelor. Crucișătorul era dotat cu 14 tunuri, despre care „Gazeta Transilvaniei” oferă detalii tehnice. Acestea sosiseră din februarie și până pe 5 aprilie toate urmau să fie înarmate și gata de plecare. Lăsarea navei în apă urma să se facă curând, când vor sosi și celelalte torpiloare. Crucișătorul „Elisabeta” costase aproape două milioane de franci.²⁴

Și vaporul „România” trecuse, cu succes, probele la apă, la Liverpool. Acesta urma să sosească, curând, la Sulina.²⁵

„Gazeta Transilvaniei” anunța, în februarie 1889, că nava „Elisabeta” urma să facă, peste două luni, o excursie în Marea Neagră, sub comanda colonelului Ioan Murgescu²⁶, comandantul flotilei. Se purtau deja tratative cu fabrica de tunuri Nordenfelt din Anglia pentru tunuri revolver, iar generalul Gheorghe Manu obținuse aprobarea a 15 milioane lei pentru achiziționarea unei lămpi electrice a colonelului francez Maugin, care lumina 2 km.²⁷

Guvernul României a hotărât ca, începând din vara anului 1890, vasele flotilei române să navighe reunite, aplicându-se manevrele navale. Deocamdată, se constituise prima escadrilă, formată din: crucișătorul „Elisabeta”, Bricul „Mircea”, canonierele „Grivița” și „Bistrița”, însoțite de 2 dintre torpiloarele Gand-Coste clasa I „Raluca” și „Sborul”, iar escadrila e

²³ *Flotila României*, LI, , nr. 191, 31 august/12 septembrie 1888, p. 3.

²⁴ LI, nr. 249, 12/24 noiembrie 1888, p. 2.

²⁵ LII, nr. 136, 17/29 mai 1889, p. 2.

²⁶ *Ioan Murgescu* (1846-1913) – secund (1868) și comandant (1874) al navei „Ștefan cel Mare” comandant al vasului „România” (1871) și al canonierei „Fulgerul” (1873 - 1874); comandant al Flotilei (1875); inspector al Navigației și Porturilor (1882); comandant al Flotilei (1888) cf. Marian Moșneagu, *op. cit.*, pp. 345 - 351.

²⁷ „Gazeta Transilvaniei”, LII, nr. 36, 15/27 februarie 1889, p. 2.

Dunăre urma să se realizeze mai târziu. Cu timpul, aceste escadrile vor deveni permanente.²⁸

Pe 17 mai 1883, bastimentul „Elisabeta” a plecat din Galați pentru o campanie în Marea Neagră, ce urma să se desfășoare între 20 mai - 15 august. Scopul era realizarea unei instrucții în apele Mării Negre, între Constantinopol și Odesa, între porturile Constantinopol, Burgas, Varna, Constanța, Sulina. Pentru aprovizionare, nava avea dreptul să intre doar în porturile românești Constanța și Sulina.²⁹

„Gazeta Transilvaniei” se oprește îndelung la vizita în Dobrogea a regelui Carol, prințului moștenitor și ministrul de Război, generalul Matei Vlădescu, în septembrie 1889. În cadrul programului, înalții oaspeți au vizitat *„frumosul și renumitul nostru vapor de resbel încrucișătorul «Elisabeta», unde au stat aproape 11/2”*. La coborârea regelui de pe vapor, s-au tras salve de tun. Prințul moștenitor a participat la o manevră pe mare a vasului, timp de două ore. Regele s-a plimbat pe bulevard și, la *„casinulu de vară”*, aproape de far și lângă Hotelul Carol, de unde a urmărit, prin binoclu, vasul aflat în manevre. În toastul rostit la banchet, regele a salutat *„cu vie mulțumire și tânăra noastră marină – reprezentată aici în port prin «Elisabeta», vasul nostru cel mai falnic – fiind că numai prin Dobrogea, cu țarmurile sale întinse pe mare, flotila noastră a putut lua acest avânt fericit astfel că drapelul român este acum cunoscut și respectat în țările cele mai îndepărtate.”*³⁰

Navele românești - soli ai României

Pe 22 august/3 septembrie 1892, „Gazeta” anunța că bricul „Mircea” și crucișătorul român „Elisabeta” au sosit la Livorno, unde colonelul Murgescu a luat comanda acestei diviziuni navale, care era trimisă să ia parte la Serbările centenarului „Cristofor Columb”.³¹

În 1893, după ce au vizitat, într-un voiaj de peste 2 luni, mai multe porturi ale Mării Negre, Bricul „Mircea” și crucișătorul „Elisabeta” s-au îndreptat înspre portul Sevastopol. Dar, din cauza holerei, au schimbat ruta și au intrat în portul Odesa, unde vor sta până pe 25 septembrie. După sosire, colonelul Ion Irimescu și maiorul Constantin Mănescu³² au făcut

²⁸ LIII, nr. 160, 17/29 iulie 1890, p. 3.

²⁹ *Din marina română*, LVI, nr. 110, 21 mai/2 iunie 1893, p. 2.

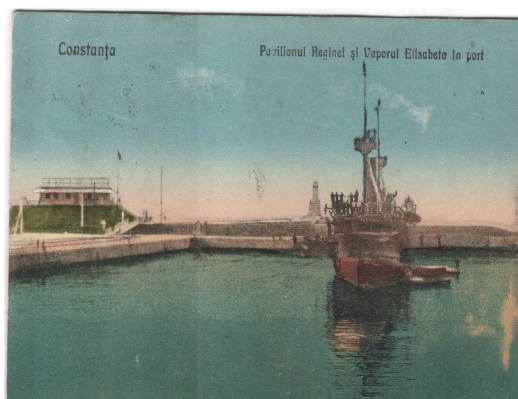
³⁰ LII, , nr. 207, 16/28 septembrie 1889, p. 2.

³¹ LV, nr. 185, 22 august/3 septembrie 1892, p. 3.

³² *Constantin Mănescu* – participant la Războiul de Independență. A fost desemnat să se ocupe de înființarea Școlii Copiilor de Marină din Galați; a făcut parte din statul major provizoriu al bricului „Mircea” la aducerea lui în țară; comandant al Bricului „Mircea” (1893); ofițer secund al crucișătorului „Elisabeta”, în anul 1895 a participat la serbările inaugurării Canalului Kiel. În 1897, a fost numit comandant al crucișătorului „Elisabeta”.

vizite prefectului și căpitanului portului, care, la rândul lor, au vizitat navele românești. La părăsirea bordului „Elisabeta” de către perfect, comandantul vasului a salutat cu 15 salve de tun, iar steagul rus a fost arborat pe primul catarg. Prezența vaselor românești la Odesa a atras publicul, care și-au manifestat simpatia față de ofițerii români.³³

„Gazeta Transilvaniei” anunța plecarea bastimentelor române „Mircea” și „Elisabeta” ca reprezentante ale României la serbările ocazionate de inaugurarea Canalului Kiel³⁴. Șalupe și două canoniere au condus crucișătorul „Elisabeta” până la Sulina. Aceasta avea un echipaj de 250 oameni, iar Bricul „Mircea”, 80. Comandantul lor este colonelul Urseanu. Călătoria urma să dureze aproape 4 luni.³⁵



Bricul „Mircea”

Crucișătorul „Elisabeta”

Printr-un articol detaliat, periodicul informa și despre întoarcerea și primirea „acasă” a celor două nave, pe 20 august 1895. La 6,30 seara, au sosit în portul Constanța crucișătorul „Elisabeta” și bricul „Mircea”, întoarse dintr-o mare călătorie pe mările europene și de la Kiel, unde au reprezentat țara la inaugurarea noului canal german. Populația orașului așteptase sosirea vaselor românești cu o seară înainte, fapt pentru care anunțarea intrării navelor în port, prin 21 de salve trase de pe crucișătorul „Elisabeta”, au

șef de stat major în Comandamentul Marinei Militare (1901); comandant al Diviziei de Mare. cf. <https://www.ziuaconstanta.ro/in-constanta/lumea-marinarilor/spovedania-marinarului-destine-pilde-si-povete-galerie-foto-655906.html>.

³³ *Vapoare românești la Odesa*, în „Gazeta Transilvaniei”, LVI, nr. 191, 29 august/10 septembrie 1893, p. 3.

³⁴ Despre participarea bastimentelor românești, vezi și Marian Moșneagu, *op. cit.*, p. 522.

³⁵ „Gazeta de Transilvania”, LVIII, nr. 79, 11/23 aprilie 1895, p. 3.

făcut ca mii de oameni să năvălească în port încă de la prima salvă, pentru a saluta pavilionul românesc. La uralele prelungite, au răspuns echipajele de la bord.

Ziua următoare s-a oferit, la bordul navei, un dejun, în sunetul muzicii militare. V. Urseanu, comandantul „Elisabetei”, și I. Condă³⁶, comandantul bricului, au făcut o vizită autorităților civile și militare din oraș, fiind însoțiți de locotenentul colonel Georgescu, comandantul Diviziei active din Dobrogea și de directorul prefecturii. Cele două vase urmau să facă manevre navale în Marea Neagră, în prezența regelui și reginei, în septembrie. Colonelul Urseanu a plecat la București, pentru a face raportul privind serbările de la Kiel și asupra drumului făcut prin porturile europene de la plecarea din țară.”³⁷

Ofițerii și marinarii de pe crucișătorul „Elisabeta” și bricul „Mircea” s-au remarcat și într-un incident. În timp ce se aflau, pe 8 august, la Barcelona, la ora 4 p.m., într-un cartier foarte populat al orașului, a izbucnit un incendiu și o trupă de 40 de marinari de pe cele două nave românești, în frunte cu ofițerii lor, s-au deplasat la fața locului și și-au oferit serviciile. Autoritățile spaniole au fost mișcate de acest gest.³⁸

În martie 1895, răspunzând unei invitații, ministrul român de Război, generalul Constantin Poenaru, a ordonat ca la sărbătoarea de inaugurare a Canalului să participe crucișătorul „Elisabeta” sub comanda colonelului Vasile Urseanu și bricul „Mircea”, sub comanda „majorului” Coandă. Ambele vase urmau să plece luna următoare.³⁹

Aflându-se în portul englez Spithead, *ofițerii bastimentelor „Elisabeta” și „Mircea”* au fost invitați la balul Curții dat la palatul Buckingham. Cei 10 ofițeri români delegați să răspundă invitației au fost foarte bine primiți. A doua zi au plecat vasele la Brest. O telegramă din Stockholm anunța că regele Oscar al Suediei și Norvegiei a vizitat vasul român și a decorat 5 ofițeri de pe crucișătorul „Elisabeta”.⁴⁰

³⁶ Ioan Coandă (1860-1888) – contraamiral. Șef al Direcției Flotilei a Ministerului de Război (1888); a făcut parte din echipele de recepție a torpiloarelor, fiind și comandant al torpilorului „Zborul” și, apoi, „*primul comandant al primului grup de torpiloare românești*”; comandant secund al crucișătorului „Elisabeta” (1894); comandant al Bricului „Mircea” – cu care participă la serbările de la Kiel; director al Serviciului Maritim Român (1898). cf. Marian Moșneagu, *op. cit.*, pp. 113 - 116.

³⁷ *Din Constanța*, în „Gazeta Transilvaniei”, LVIII, nr. 191, 27 august/8 septembrie 1895, p. 2-3.

³⁸ *O faptă lăudabilă*, LVIII, nr. 177, 10/22 august 1895, p. 3. Despre acest subiect, vezi și Marian Moșneagu, *op. cit.*, p. 522

³⁹ „Gazeta Transilvaniei”, LVIII, nr. 45, 26 februarie/10 martie 1895, p. 3.

⁴⁰ *Crucișătorul „Elisabeta” la Copenhaga*, LVIII, nr. 149, 6/18 iulie 1895, p. 2.

Consulul român din Copenhaga a oferit un banchet în onoarea comandantului și a ofițerilor de pe crucișătorul „Elisabeta”. Au participat 52 invitați, între care ministrul danez de Marină și autorități superioare. S-au ținut toaste pentru suveranii României, ai Danemarcei și pentru Marina Danemarcei. În lipsa regelui Christian, prințul și prințesa de Waldemar l-au primit în audiență pe colonelul Urseanu, de la care s-au informat despre sănătatea suveranilor români.⁴¹

Crucișătorul „Elisabeta” și bricul „Mircea” ancorau în portul Constanța. Familia regală a făcut o vizită acestor corăbii care fuseseră la Kiel. Regina, perechea moștenitoare și principii străini au făcut o plimbare pe mare cu crucișătorul „Elisabeta”.⁴²

Pe 4/17 septembrie 1895, „Gazeta Transilvaniei” informa despre inaugurarea, în portul Constanța, a vaporului român „Meteor”, destinat călătorilor pe ruta Constanța - Constantinopol. Familia regală, aflată în oraș cu prilejul inaugurării Podului de la Cernavoda, a vizitat noul vapor al Regiei monopolurilor, „Meteor”, un „*vapor strălucit, care întrece și cele mai frumoase vapoare ale «Lloyd»-ului austriac*”.⁴³

Pe 14 septembrie 1895, la ora 8 dimineața, a sosit la Constanța vaporul Regiei Monopolurilor „Medeea”, cu destinația Constantinopol. Întâmpinat de orașeni, la orele 4 după amiaza, și-a continuat drumul spre Bosfor, fiind condus de muzica regimentului local, de onorurile unui batalion de infanterie. Înainte de plecare, la bord au urcat autorități militare și civile locale, personalități distinse aflate, în timpul sezonului, la Constanța, între care Constantin Schina – prim președinte al Curții de Casație și Gheorghe Duca – directorul Căilor Ferate.⁴⁴

Drumurile pe Mare și Dunăre trec prin porturile dobrogene

„Gazeta de Transilvania” informează că, în vederea înlesnirii comunicației între Tulcea și Mahmudia, în noiembrie 1879, Ministerul de Interne a făcut o înțelegere cu compania austro-ungară de navigație pe Dunăre pentru ca, la începutul anului următor, să se stabilească un serviciu de vapoare, care să circule, de 3 ori pe lună, între Tulcea și Mahmudia, cu condiția să se stabilească relații comerciale între cele două orașe.⁴⁵

⁴¹ LVIII, nr. 125, 5 iunie 1895, p. 3.

⁴² *Festivitățile de la Constanța*, LVIII, nr. 197, 5/17 septembrie 1895, p. 3; nr. 211, 23 septembrie /5 octombrie 1895, p. 2-3.

⁴³ LVIII, nr. 197, 5/17 septembrie 1895, p. 3.

⁴⁴ *Vapor român*, LVIII, nr. 185, 20 august/1 septembrie 1895, pp. 2 - 3.

⁴⁵ XLII, nr. 89, 8/20 noiembrie 1879, p. 4.

De asemenea, peste un an, anunță promulgarea legii prin care orașele Brăila, Galați, Tulcea, Constanța și Sulina primesc regim porto franco, timp de zece ani.⁴⁶

În același an, între București-Constanța, respectiv Galați-Brăila-Constanța urma să funcționeze, de la 20 mai, un serviciu direct combinat – cale ferată și vapoare - pentru transportul de călători și bagaje. Acesta era funcțional până la închiderea navigației din cauza vremii. Pentru informare, sunt date și prețuri.⁴⁷

Periodicul transilvan scrie și despre primul tren expres Londra-Olstende-Viena-București-Constantinopol pentru Indii, cunoscut sub numele „Maile des Indes”, care, pe 2/14 noiembrie 1895, a trecut prin București. În acesta au călătorit toți directorii generali ai căilor ferate germane, belgiene, franceze, austro-ungare și directorul general al Companiei „Wagons-Lits”. De aceea, Direcția generală a Căilor Ferate Române pregătea o primire strălucită. Trenul, care a plecat din Gara de Nord din București, a dus primii călători străini pentru București și Constantinopol via Constanța.⁴⁸

„Gazeta Transilvaniei” informează, în 1895, și că o societate engleză de navigație ale cărei vapoare făcea curse regulate între Londra și Hamburg, Odessa, a primit aprobare de la Serviciul Maritim Român să acosteze la Constanța, în drumul lor spre Odesa.⁴⁹

Mai multe știri privesc organizarea unui serviciu de navigație maritimă între Constanța-Liverpool-Hamburg, urmare a tratatelor purtate de Regia Monopolurilor și James Johnson, șeful societății Johnson Line. Această linie urma să se deschidă pe 1 decembrie 1895, cu vaporul „Barnesmore”, care va pleca de la Liverpool. Serviciul este de 2 ori pe lună și vapoarele se vor opri în porturile Constantinopol, Pireu, Marsilia, Liverpool, Anvers și Hamburg.⁵⁰

Accidentele, incidentele sunt inerente și sunt tratate pe larg de mass media. Și în paginile ziarului brașovean apar, din plin, astfel de știri.

În iunie 1879, „Gazeta Transilvaniei” informează despre un vapor rusesc care a aruncat ancora peste cablul telegrafic, pe care l-a rupt în două. Toate vapoarele au fost oprite în portul Sulina până la sosirea vaporului care a provocat incidentul. Două vapoare au refuzat să se supună, fapt pentru care soldații români au tras focuri asupra lor, omorând două persoane și

⁴⁶ *Porturi france romane*, XLIII, nr. 19, 6/18 martie 1880, p. 3.

⁴⁷ XLIII, nr. 41, 22 mai/3 iunie 1880, p. 4.

⁴⁸ LVIII, nr. 237, 25 octombrie/6 noiembrie 1895, p. 3; nr. 245, 4/16 noiembrie 1895, p. 2.

⁴⁹ LVIII, nr. 263, 28 noiembrie/10 decembrie 1895, p. 3.

⁵⁰ LVIII, nr. 254, 16/28 noiembrie 1895, p. 2; nr. 256, 18/30 noiembrie 1895, p. 2.

rânind mai mulți marinari greci și austriaci. Au fost implicate și consulatele respective și s-au făcut cercetări. Vaporul vinovat a fost oprit în portul Sulina și a fost obligat să cumpere un nou cablu, aceasta costând în jur de o sută de mii de franci și soldându-se cu o întârziere de o luna. Din această cauză, corespondența telegrafică pentru Dobrogea se efectua cu bărci, de trei ori pe zi de la Brăila la Măcin și invers.⁵¹

Anul următor, o altă informație se referă la o corabie plecată din Reni, pe care a înghițit-o Dunărea, „*într-o secundă, chiar în fața portului Tulcea*”. Acest accident s-a datorat vântului și a pânzelor întinse, care au schimbat centrul de greutate al navei plină cu fier și lemn. Patru matrozi și căpitanul s-au salvat, sărind în apă și înotând până la mal.⁵²

În februarie 1885, un alt accident, tot din portul Tulcea: bătrânul vapor „Arpad”⁵³, ancorat în port, a fost lovit, noaptea, de un sloi de gheață, sau de buștenii ce veneau pe Dunăre. Vasul a fost găurit și s-ar fi scufundat dacă unul dintre marinari n-ar fi fost trezit de zgomotul apei. Drept urmare, se cerea companiei danubiene să scoată din serviciu acest vas, care este primul vapor pus pe Dunăre de companie și care, după atât timp, a ajuns să fie spart de un sloi de gheață.⁵⁴

De altfel, furtunile și înghețul au îngreunat navigația pe Dunăre și Marea Neagră și au produs daune. Conform „Gazetei Transilvaniei”, primele luni din anul 1892 au fost cumpilate din acest punct de vedere: „*furtuni pe Marea Neagră sunt de ceva timp și au cauzat mari stricăciuni*”⁵⁵; „*navigația pe Dunăre a fost, din nou, întreruptă din cauza gerului. Portul Constanța, ca și Marea Neagră 1 km în larg sunt înghețate*”⁵⁶; „*Canalul de la Sulina a înghețat de câteva zile*”⁵⁷.

Și urmările: Vaporul „Dobrogea” s-a scufundat aproape de Ghecet, din cauza furtunii. Cei 30 pasageri au fost salvați, datorită curajului căpitanului.⁵⁸

Furtuna din 5-7 martie 1892 din Dobrogea, a făcut ca Marea Neagră să fie foarte învolburată. În dimineața de 6 martie, un bastiment cu 3 catarge, sub pavilion elen, „Gertruda”, a fost aruncat la mal, în dreptul Portiței, la gura lacului Razim. Întreg echipajul a înghețat de frig.

⁵¹ *Unu incident c-un vapor rusesc*, XLII, nr. 48, 17/21 iunie 1879, p. 5.

⁵² nr. 70, 31 august/12 septembrie 1880, p. 4.

⁵³ <https://mistereledunarii.wordpress.com/2013/08/22/povestea-piroscafului-batran/#more-3742>.

⁵⁴ în „Gazeta Transilvaniei”, XLVIII, nr. 42, 23 februarie/6 martie 1885, p. 2.

⁵⁵ LV, nr. 259, 24 noiembrie/6 decembrie 1892, p. 2.

⁵⁶ LV, nr. 13, 18/30 ianuarie 1892, p. 3.

⁵⁷ LV, nr. 14, 19/31 ianuarie 1892, p. 2.

⁵⁸ LV, nr. 60, 14/26 martie 1892, p. 2.

Administrația din Babadag a comunicat situația prefecturii. D. Florescu, prefectul județului, a intervenit la Comisia Europeană de la Sulina, cerând ajutor.⁵⁹

Nici începutul de an 1893 nu a fost diferit: „*portul Sulina și marea sunt înghețate pe o distanță destul de însemnată*”⁶⁰; „*portul Sulina e închis total. De 3 de zile, Marea Neagră a înghețat 10 km larg de port.*”⁶¹

Iar, în decembrie 1895, Generalul Pencovici, membru al Comisiei Dunărene, a raportat că portul Sulina *este „cuprins de gheață dela a doua milă înainte”*. În port, se aflau 11 „*steamese*”, 25 corăbii, 15 remorchere, 189 șleपुरi încărcate și 35 goale. Toate aceste bastimente erau blocate de sloiurile de gheață.⁶²

„Gazeta Transilvaniei” titra și despre ceea ce am numi, azi, fapt divers: în 1885, „*4 domni de origine ungară*”, au sosit în Galați, într-o călătorie, în urma unui pariu care implică o sumă „*considerabilă*”: o călătorie de la Pesta la Sulina, în 21 de zile, călătorind numai ziua, cu o barcă care are forma unei săgeți și o viteză însemnată. Erau deja în a 19 zi a expediției și urmau ca în 2-3 zile să ajungă la punctul terminus.⁶³

În aprilie 1894, au sosit la Sulina, venind din Constantinopol cu vasul „Aurora” studenții unguri de la Academia de Drept din Oradea Mare. S-au tras focuri de artificii de pe vas, iar vasul austriac „Leda”, aflat la Sulina, a tras două tunuri. Studenții urmau să viziteze lucrările făcute de Comisia Dunăreană și, apoi, să plece la Baziaș, pe Dunăre.⁶⁴

Cu prilejul inaugurării podului de la Cernavoda Pe vaporul „Meteor”, care urma vaporul „Elisabeta” în excursia pe care regina României și oaspeții săi au făcut-o în Marea Neagră, se afla și tânărul Herich Stupp, german, elev al Institutului de Geografie al Africii, care-și propusese ca, în 2 ani, să facă ocolul lumii pe jos, fără nici un ban. În această excursie, a trecut și prin România. De la București, a venit la Constanța și, de aici, a trecut podul de la Cernavoda pe jos. De la Constanța a plecat cu vaporul „Meteor” la Constantinopol, urmând să străbată Asia și America. Împreună cu el, și alți doi globtrotteri, americani, Thoerner și Koegler, care urmau să străbată Asia și, de aici, să se întoarcă la San Francisco. Călătoria cu „Meteor” până la Constantinopol le fusese oferită de

⁵⁹ LV, nr. 65, 20 martie/1 aprilie 1892, p. 2.

⁶⁰ LVI, nr. 7, 12/24 ianuarie 1893, p. 2.

⁶¹ LVI, nr. 12, 17/29 ianuarie 1893, p. 2.

⁶² LVIII, nr. 289, 31 decembrie 1895, p. 2.

⁶³ XLVIII, nr. 169, 31 iulie/12 august 1885, p. 3.

⁶⁴ LVII, nr. 75, 29 martie/10 aprilie 1894, p. 3.

Grigorie Manu, directorul Regiei, care se afla la Constanța în timpul serbărilor ocazionate de inaugurarea podului de la Cernavoda.⁶⁵

Românii din Transilvania erau interesați de ceea ce se întâmpla în România. Știrile despre Dobrogea transmise prin intermediul „Gazetei Transilvaniei” sunt numeroase. Un apetit deosebit este manifestat, conform celor expuse mai sus, față de informațiile privitoare la nașterea flotei române și, în general, la ceea ce se întâmpla la Marea Neagră și Dunăre în zona românească.

***THE BEGGININGS OF THE ROMANIAN FLOTILLA IN THE
„GAZETA TRANSILVANIEI” MAGAZINE***

-abstract-

Key Words: Gazeta Transilvaniei, maritime fleet, cruiser, gunboat, brig.

From the Dobruja, recently unified with Romania, some news could reach the Romanians in occupied Transylvania thanks to the “Gazeta Transilvaniei”. The information is related to all aspects of life, day to day events etc. A special place in the pages of the magazine was reserved for the creation of the Romanian River Flotilla and its civilian counterpart. Many articles are about the gunboat “Grivita”, the brig “Mircea”, the cruiser “Elisabeta” and the torpedo boats “Zmeul”, “Naluca” and “Zborul”. All of these ships represented Romania abroad. Other subjects, like the events on the Danube and in the Black Sea, were included.

⁶⁵ LVIII, nr. 207, 20 septembrie/2 octombrie 1895, p. 3.